

Separata ao Boletim do Exército

MINISTÉRIO DA DEFESA
EXÉRCITO BRASILEIRO
SECRETARIA-GERAL DO EXÉRCITO

SEPARATA AO BE Nº 26/2015

PORTARIA Nº 024-COTER, DE 29 DE MAIO DE 2015.

Norma Operacional para definição de níveis Operacionais, requisitos para as tripulações e funções a bordo e de controle de tráfego aéreo.

Brasília-DF, 26 de junho de 2015.



MINISTÉRIO DA DEFESA
EXÉRCITO BRASILEIRO
COMANDO DE OPERAÇÕES TERRESTRES

PORTARIA Nº 024-COTER, DE 29 DE MAIO DE 2015.

Norma Operacional para definição de níveis Operacionais, requisitos para as tripulações e funções a bordo e de controle de tráfego aéreo.

O **COMANDANTE DE OPERAÇÕES TERRESTRES**, no uso da delegação de competência conferida pela letra e) do item XI, art. 1º da Port. nº 761, de 2 Dez 03, do Gab Cmt Ex, resolve:

Art. 1º Aprovar a Norma Operacional nº 5 - Níveis Operacionais, Requisitos para as Tripulações e Funções a Bordo e de Controle de Tráfego Aéreo.

Art. 2º Determinar que esta portaria entre em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revogar a Portaria nº 006, de 28 de maio de 2013, do Comandante do COTER.

Níveis Operacionais, requisitos para as tripulações e funções a bordo e de controle de tráfego aéreo.

1. FINALIDADE

Proporcionar segurança e eficiência na composição das tripulações da Aviação do Exército (Av Ex) nos diversos tipos de voo, em função das variadas situações que podem ocorrer na aplicação de uma aeronave (Anv).

2. OBJETIVOS

a. Conceituar as habilitações e níveis operacionais.

b. Definir as funções desempenhadas pelos aeronavegantes a bordo das Anv da Av Ex e de controle de tráfego aéreo.

c. Estabelecer os requisitos para o desempenho de funções a bordo.

d. Estabelecer os requisitos para a habilitação, reabilitação, perda, manutenção e recuperação da respectiva capacidade técnica.

e. Definir os tipos de voo realizados pela Av Ex.

3. REFERÊNCIAS

a. Portaria nº 541- Cmt Ex, de 1º JUL 13 (Aprova o Plano de Provas para as Atividades Especiais de Voo em Aeronave Militar e de Controle de Tráfego Aéreo no Âmbito do Comando do Exército - EB10-P-01.001).

b. Instruções do Comando da Aeronáutica (ICA) 100-12 e 100-04.

c. Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica 61, 67 e 91.

d. Programa Padrão de Treinamento - PPT Av Ex (capacitação técnica de aeronavegantes).

e. Manuais de manobras das aeronaves da Av Ex.

f. Manuais de pilotagem tática das aeronaves da Av Ex.

g. Diretriz verbal do Cmt Av Ex.

h. Relatórios de investigação de acidentes e incidentes aeronáuticos.

4. DEFINIÇÕES

a. Habilitações

1) Habilitação à Aeronave (H Anv)

É o conjunto de atividades e instruções que capacitam um piloto ou um mecânico a operar um modelo de aeronave.

2) Habilitações Técnicas (HT)

Como descritas no PPB/1, são os conhecimentos e as habilidades indispensáveis ao manuseio de materiais bélicos e à operação de equipamentos militares. No caso da Av Ex, cada Objetivo Intermediário de Instrução (OII) de prática em voo será considerado uma HT e está descrito em detalhes nos PPT Av Ex para tripulantes.

3) Habilitações Técnicas Críticas (HTC)

São assim chamadas as HT de emergência, as quais só podem ser realizadas com a presença de um Piloto Instrutor (PI) em posto de pilotagem.

b. Reabilitação à Aeronave

Reabilitação é o conjunto de atividades de instrução (teórica e prática) que capacita um tripulante a operar um modelo de aeronave do qual esteja afastado há mais de 180 dias se piloto, ou a mais de 365 dias se mecânico.

c. Perda de HT

A perda de HT ocorre quando o tripulante deixa de realizá-la no prazo de tempo estipulado nos PP em vigor. A perda da HT também ocorre em virtude de deliberação do Conselho de Voo.

d. Recuperação de HT

É a atividade realizada para reabilitar um tripulante que tenha perdido uma determinada HT.

e. Manutenção de HT

É o voo realizado para treinamento de tripulações nas diversas HT, atendendo ao previsto nos PP Av Ex. Tais voos fazem parte da instrução de Capacitação Técnica e Tática do Efetivo Profissional (CTTEP).

f. Nível Operacional (Ni Op)

Diz respeito ao acervo de conhecimentos e atributos que refletem a capacidade técnica e operacional do aeronavegante em determinada aeronave. Há uma gradação hierarquizada nos Níveis Operacionais. Ao longo da carreira, o piloto/mecânico será submetido a programas de elevação operacional, conduzidos pelas U Ae, que visam capacitá-lo a galgar níveis operacionais superiores. São os seguintes os Níveis Operacionais:

- PILOTOS: Piloto Aluno (**PA**), Piloto Básico (**PB**), Piloto Operacional (**PO**) e Piloto Instrutor de Voo (**PI**).

- MECÂNICOS: Mecânico de Voo Aluno (**MVA**), Mecânico de Voo Básico (**MVB**), Mecânico de Voo Operacional (**MVO**) e Mecânico de Voo Instrutor (**MVI**).

g. Funções a bordo

As funções a bordo referem-se às responsabilidades dos tripulantes e especialistas em aviação, durante a atividade aérea, podendo estar relacionadas à operação primária da aeronave e de seus sistemas; ou à operação, ao controle, à avaliação ou ao monitoramento de equipamentos, de instrumentos ou de pessoas embarcados para o cumprimento de determinada missão.

h. Tripulante Especial (TE)

Oficial ou praça, especialista em Aviação do Exército, que exerce funções a bordo não ligadas diretamente à operação primária da aeronave ou de um de seus sistemas. Ver anexo K.

5. TIPOS DE VOOS DA AVIAÇÃO DO EXÉRCITO

a. Voo Geral

São todos os voos realizados pelas aeronaves do Exército conforme preveem as ICA 100-12 e 100-04 e os manuais de manobras das aeronaves (MMA) da Av Ex, inclusive os de manutenção de habilitações técnicas (HT) e os voos técnicos regulados pela N Op nº 09.

b. Voo de Emprego

São todos os voos em que aeronaves do Exército são empregadas utilizando as técnicas de pilotagem tática ou empregadas em missão real. Entende-se por missão real aquela em que os riscos e as características específicas justificam uma criteriosa seleção dos tripulantes envolvidos. Será definido pelo Cmt U Ae.

c. Voo de Instrução

São todos os voos realizados em cursos ou estágios em estabelecimentos de ensino aeronáutico, dentro ou fora do País, e todos aqueles realizados nas U Ae com propósito específico de realizar a habilitação e reabilitação em Anv, elevação de nível operacional e voo de aquisição de HT.

6. NÍVEIS OPERACIONAIS

a. Pilotos

1) **Piloto Aluno (PA)**: é o oficial designado pelo EB para o Curso de Pilotos de Aeronaves (CPA) no Centro de Instrução de Aviação do Exército (CIAvEx).

2) **Piloto Básico (PB)**: é o oficial possuidor do CPA que realizou e/ou está realizando os voos de habilitação em um novo modelo de aeronave. Deverá ser submetido ao Conselho de Voo da U Ae caso esteja sendo habilitado em um modelo de Anv diferente daquele no qual foi formado.

3) **Piloto Operacional (PO):** é o oficial possuidor do Curso de Piloto de Combate (CPC) e que está apto a empregar plenamente todos os recursos de um determinado modelo de aeronave. Se esse modelo for homologado ao voo IFR e/ou OVN, necessariamente o piloto deverá ter concluído, os módulos teórico e prático, dos respectivos estágios. Deve possuir o mínimo de 350 HV (HA-1) ou 400 HV (para as Anv biturbina) totais e 100 (cem) HV no modelo. Deverá ser submetido e aprovado no exame técnico (*check*) e homologado pelo Conselho de Voo da U Ae.

Observação: Tendo em vista a atual situação da formação do piloto por instrumentos e com óculos de visão noturna, o Conselho de Voo da U Ae poderá, excepcionalmente, homologar PO um piloto que ainda não possua os referidos estágios.

4) **Piloto Instrutor (PI)**: é o **PO**, possuidor do Estágio de Qualificação de Instrutor (EQI) completo, habilitado a ministrar instrução de voo no modelo de aeronave em que foi submetido e aprovado no exame técnico (*check*). Deve possuir pelo menos 450 (quatrocentos e cinquenta) HV totais, sendo 100 (cem) HV como **PO** no modelo. Deve, ainda, ser homologado pelo Conselho de Voo da U Ae.

Os pilotos nomeados instrutores do CIAvEx, possuidores de experiência aeronáutica em outros modelos, serão submetidos a um programa de elevação operacional específico proposto pelo conselho de voo daquele EE.

Observação: situações extraordinárias só poderão ser tratadas e equacionadas no âmbito do CAvEx em Conselho Superior de Voo.

b. Mecânicos

1) **Mecânico de Voo Aluno (MVA)**: é a praça designada pelo EB para o Curso de Formação de Sargentos de Aviação Manutenção (CFS Av Mnt) no Centro de Instrução de Aviação do Exército (CIAvEx). Deve possuir o "*Ground School*" no modelo.

2) **Mecânico de Voo Básico (MVB)**: é o ST/Sgt da QMS Aviação Manutenção ou, se de outras QMS, especializados em Manutenção Básica da Av Ex, que realizou e/ou está realizando o programa de elevação de nível operacional para Mecânico de Voo Básico (nos termos do anexo "F", desta Norma), sendo submetido e homologado pelo Conselho de Voo da U Ae.

3) **Mecânico de Voo Operacional (MVO)**: é o Mecânico de Voo Básico que concluiu, em determinado modelo de aeronave, o programa de elevação de nível operacional para Mecânico de Voo Operacional (nos termos do anexo "F", desta norma), foi submetido e aprovado no exame técnico (*check*) e homologado pelo Conselho de Voo da U Ae. Se esse modelo de aeronave for homologado ao voo OVN, necessariamente, o mecânico deverá ter concluído o Estágio de Voo com Óculos de Visão Noturna e ter feito o treinamento específico no modelo.

Observação: Tendo em vista a atual situação da formação de tripulantes capacitados ao voo com óculos de visão noturna, o Conselho de Voo da U Ae poderá, excepcionalmente, homologar MVO um mecânico que ainda não possua o referido estágio.

4) **Mecânico de Voo Instrutor (MVI)**: é o Mecânico de Voo Operacional que concluiu o EQI, foi submetido e aprovado no exame técnico (*check*) e homologado pelo Conselho de Voo da U Ae, estando apto a ministrar instrução a outros mecânicos naquele modelo de aeronave.

d. Outras considerações

1) Os voos de exame técnico (*check*) serão estabelecidos pelo Cmt U Ae, ouvido o Conselho de Voo, levando-se em conta as características da aeronave, da região de operações e do tipo de missão que a OM cumpre. Em que pese a liberdade da U Ae em estabelecer seus exames técnicos (*check*), este é de caráter obrigatório.

7. FUNÇÕES A BORDO DAS AERONAVES E DE CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO

As funções a bordo de Primeiro Piloto (**1P**) e segundo Piloto (**2P**) não estão relacionadas com o posto de pilotagem a ser ocupado pelo tripulante.

a. Pilotos

1) VOO GERAL

a) **1P**: é o comandante da Anv, responsável pela operação e segurança (Anv e pessoas a bordo). Deve ser, no mínimo, **PO** no modelo considerado.

b) **2P**: é o responsável por auxiliar o **1P** na operação da aeronave, inclusive quanto à pilotagem. Deve ser, no mínimo, **PB** no modelo considerado.

Observação: o **1P** ocupará o posto de pilotagem que, em cada modelo de Anv, propicie as melhores condições técnicas para gerenciar o voo e as situações de emergência.

2) VOO DE EMPREGO

a) **1P**: exerce a função tática de comandante de bordo ou de fração em situação de voo de emprego. Deve possuir o CPC.

b) **2P**: é o responsável por auxiliar o **1P** na operação da aeronave e pela pilotagem nas missões que exijam a técnica de pilotagem tática (PTT). Deve possuir o CPC, o treinamento de pilotagem tática (PTT) no modelo considerado e autorização específica do Cmt U Ae.

Observações:

(1) Deverá ter, no mínimo, um **PO** (modelo considerado) na composição das tripulações.

(2) O **1P** ocupará o posto de pilotagem que, em cada modelo de Anv, propicie as melhores condições para gerenciar o emprego da Anv ou da fração, observando as características da missão e da situação.

3) VOO DE INSTRUÇÃO

a) **Instrutor de Voo (IV)**: é o responsável pela segurança da aeronave e pela condução da atividade de instrução. Deve ser Piloto Instrutor (**PI**) no modelo.

b) **Aluno (AL)**: é o piloto designado para receber instrução aérea na Av Ex.

Observação: A ocupação dos postos de pilotagem será a critério do IV.

4) OUTRAS CONSIDERAÇÕES

a) A autorização para compor tripulação nas diferentes funções não será automática após a conclusão de um curso/estágio que habilitou o piloto. Tais funções deverão ser autorizadas pelo Cmt U Ae, ouvido o Conselho de Voo, após os pilotos cumprirem programas específicos, julgados necessários pela U Ae e que os capacitem ao desempenho das citadas funções.

b) O EQI teórico terá a validade de 5 (cinco) anos para todos os pilotos.

c) Os Pilotos Instrutores (**PI**) que não desempenharem a função de **IV** por mais de 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias deverão realizar um novo EQI - fase prática.

b. Mecânicos

1) VOO GERAL E VOO DE EMPREGO

a) **Mecânico de Voo (MV)**: é o tripulante corresponsável pela operação e segurança da aeronave e das pessoas a bordo, secundando os pilotos nessas tarefas. Para atuar como **MV**, o mecânico deve possuir, no mínimo, o Ni Op **MVB** no modelo. O Conselho de Voo da U Ae poderá autorizar um mecânico de Ni Op **MVA** a realizar as inspeções pré, inter e pós-voo e a lançar as aeronaves do modelo em que esteja se habilitando, após a obtenção da proficiência nas referidas manobras.

2) VOO DE INSTRUÇÃO

a) **Mecânico Instrutor (MI)**: é tripulante corresponsável pela segurança da aeronave e responsável pela condução da atividade de instrução aérea para mecânicos. Deve ser Mecânico de Voo Instrutor (**MVI**) no modelo.

b) **Mecânico Aluno (MA)**: é o mecânico designado para receber instrução aérea na Av Ex.

c. Demais especialistas

Os demais especialistas com função a bordo de aeronave do Exército Brasileiro serão tratados no Anexo K desta Norma.

8. TRIPULAÇÕES MÍNIMAS NECESSÁRIAS

a. Este item complementa a Norma Operacional Nr 02 (Atividades Aéreas).

b. Todos os voos da Av Ex, exceto os voos de instrução, deverão ter as funções a bordo desempenhadas por pelo menos por 01 (um) **PO** e 01 (um) **PB** do modelo considerado, estando ambos os pilotos com as HT de Voo Básico e de Emergência em dia (além das demais HT previstas para a missão em questão). Excepcionalmente, e somente para voos específicos, poderá ser autorizado pelo Conselho de Voo da U Ae a decolagem com apenas 01 (um) **PO** a bordo. A condição de decolagem com apenas 01 (um) **PO** a bordo (voo solo) está prevista para determinados voos técnicos (conforme N Op Nr 9) e, excepcionalmente, poderá ser autorizado pelo Cmt U Ae.

c. Para os voos técnicos de recebimento e de ensaio, pelo menos um dos pilotos deve ter a qualificação TESTE ou PROVA. Caso ainda não seja **PO** no respectivo modelo, o piloto deverá estar acompanhado de um **PI** ou **PO** no modelo a ser voado. As condições para realização dos voos técnicos são reguladas na N Op Nr 9.

d. Para as missões realizadas sob Regras de Voo por Instrumentos, os dois pilotos deverão ser pilotos IFR. Excepcionalmente, os Cmt de U Ae poderão autorizar a composição de tripulações com somente um **PO** Pil IFR, desde que o segundo piloto seja outro **PO**, com o conhecimento teórico das regras de voo instrumento. As regras para os voos de instrução do EVI estão definidas na N Op Nr 06, do CAvEx.

e. Para os voos com OVN, todos os tripulantes deverão ser qualificados OVN.

9. VOO EM DOIS MODELOS DE AERONAVES

a. Os pilotos de manutenção do B Mnt Sup Av Ex (TESTE ou PROVA) são os únicos pilotos da Av Ex previamente autorizados a voar, simultaneamente, mais de um modelo de aeronave, desde que respeitadas as condicionantes previstas na N Op 09.

b. Em situações extraordinárias, o Conselho de Voo da U Ae, autorizado pelo Comandante de Aviação do Exército, poderá permitir que piloto(s) de U Ae voe(m), simultaneamente, mais de um modelo de aeronave, desde que atendidas seguintes condições:

1) seja distinguido qual o modelo principal de pilotagem e qual o modelo complementar por piloto; e

2) o piloto, no modelo complementar, não desempenhe as funções de **IV** (voo de instrução) e de **1P** (voo geral e de emprego).

10. AQUISIÇÃO E RECUPERAÇÃO DE HABILITAÇÕES TÉCNICAS (HT)

a. As Habilitações Técnicas (HT) dependem do modelo da aeronave. Dessa forma, cada modelo terá um programa específico para aquisições de HT.

b. A aquisição de uma HT para pilotos no CIAvEx ou em OM Av Ex, mesmo que já a possua em outro modelo de Anv, somente poderá ser feita em voo exclusivo para instrução.

c. A aquisição de uma HT para mecânicos poderá ser realizada em qualquer tipo de voo com a presença de um MI a bordo. Desde que não esteja sendo realizada, simultâneamente, uma aquisição de HT para piloto.

d. É **proibido** adquirir uma HT, pilotos e mecânicos, aproveitando os voos de apoio a outras Organizações Militares do Exército, da Marinha e da Força Aérea ou com as demais forças auxiliares ou outros órgãos afins.

e. A recuperação de uma HT nas OM AvEx, deverá ser feita em voo exclusivo para essa finalidade, com a presença de, no mínimo, um **PO**. É proibido recuperar uma HT aproveitando os voos de apoio a outras Organizações Militares do Exército, da Marinha e da Força Aérea ou com as demais forças auxiliares ou outros órgãos afins.

f. A recuperação das HT de IFR e OVN estão reguladas em N Op específicas.

11. REABILITAÇÃO À AERONAVE

a. O piloto que se mantiver afastado da atividade aérea por mais de 180 (cento e oitenta) dias perderá sua habilitação para o voo, devendo cumprir a seguinte tabela de reabilitação:

Período de afastamento	Missões a executar
De 180 a 365 dias de afastamento	- Realizar o módulo Básico e o módulo de Emergência, de acordo com o programa de reabilitação respectivo.
Acima de 365 dias de afastamento	- Realizar a prova de limitações e emergência e obter o resultado de 80% de acertos das limitações e 100% de acertos das emergências; e - Reabilitação completa de acordo com o programa de reabilitação do respectivo modelo.

Observação: *Tais parâmetros referem-se à frequência mínima da realização dos voos.*

b. O mecânico, quando afastado da atividade aérea, ou do modelo de aeronave em já tenha sido habilitado, por um período superior a 365 dias, deverá executar, no nível proficiência, as missões Nr 1, 2, 3 e 4 do programa constante do Anexo F desta Norma Operacional.

c. Para a aplicação dos itens **a**. e **b.** anteriores, deverão ser consideradas pelo Comandante de Unidade e pelo Chefe da Seção de Operações (ouvido ainda o Conselho de Voo) a experiência e a adaptação ao voo por parte do piloto/mecânico afastado da atividade.

d. Em todos os casos, deverá ser observada a validade das HT do piloto/mecânico, particularmente as de emergências, o que poderá acarretar a necessidade de execução de outros voos além dos anteriormente previstos.

e. Um piloto ou mecânico, durante a realização de um Programa de Reabilitação a determinada aeronave, terá seu Nível Operacional definido como **PB** ou **MVB**, respectivamente. Após a conclusão do referido programa, o Cmt da U Ae definirá, ouvido seu Conselho de Voo, qual Nível Operacional o tripulante passará a ter e qual o programa de elevação de nível operacional deverá seguir, caso essa elevação seja aplicável.

f. Para os pilotos e mecânicos que não caracterizarem o afastamento estabelecido anteriormente, as U Ae deverão considerar os prazos da frequência mínima de execução das HT, constantes dos respectivos Programas Padrão de Treinamento (PPT), para a recuperação da(s) HT perdida(s).

12. HABILITAÇÃO A UMA NOVA AERONAVE

a. A habilitação de pilotos a uma aeronave deverá ser precedida de um Estágio de Habilitação, padronizado pelo CIAvEx. Após os estágios teóricos, os pilotos deverão seguir os programas de habilitação constantes dos anexos G, H, I ou J.

b. Todos os pilotos, possuidores do CPC, que sejam habilitados em uma nova aeronave, ao atingirem 40 (quarenta) HV no modelo poderão iniciar o Programa de Adaptação à Pilotagem Tática (PTT) para aquele novo modelo (anexo “E”).

c. Os pilotos IFR que realizaram a habilitação em outra aeronave deverão cumprir um programa de adaptação ao voo IFR para aquele novo modelo, após o que serão autorizados pelo Conselho de Voo da U Ae a desempenhar, inicialmente, a função de **2P IFR**. O piloto somente poderá desempenhar as funções de **1P IFR** e **IV IFR** após atingir o mínimo de HV determinado na Norma Operacional Nr 06 e ser autorizado pelo Conselho de Voo da U Ae.

d. Os pilotos OVN que realizaram a habilitação em outra aeronave deverão cumprir o respectivo programa de adaptação para aquele novo modelo, após o que serão autorizados pelo Conselho de Voo da U Ae a desempenhar, inicialmente, a função de **2P OVN**. O piloto somente poderá desempenhar a função de **1P OVN** e **IV OVN** após atingir o mínimo de HV determinado na Norma Operacional Nr 11 e ser autorizado pelo Conselho de Voo da U Ae.

e. A habilitação de mecânicos a uma nova aeronave deverá ser precedido de um Estágio de Habilitação, padronizado pelo CIAvEx. Após os estágios teóricos, os mecânicos deverão seguir o programa de habilitação constante do anexo “F” para o novo modelo de aeronave.

f. Todos os voos para a habilitação a uma nova aeronave deverão ser exclusivos para instrução, à semelhança das regras para aquisição de HT.

13. PRESCRIÇÕES DIVERSAS

a. O Comandante de Aviação do Exército é a autoridade competente para propor ao COTER modificações e aperfeiçoamentos nos programas de adaptação, habilitação e/ou reabilitação (anexos de “A” a “J”), para atender as necessidades da Aviação do Exército ou em decorrência de mudanças nos meios aéreos e na legislação aeronáutica.

b. Todas as homologações das habilitações e dos Níveis Operacionais e todas as_autorizações obrigatórias para o desempenho de Funções a bordo deverão ser registradas em ata do Conselho de Voo da U Ae.

c. O piloto ou mecânico poderá sofrer um decréscimo de seu Nível Operacional por problemas técnicos, médicos ou outros julgados pertinentes pelo Conselho de Voo da U Ae.

d. Os “Asas” (oficiais e praças que pertencem a uma OM e realizam atividade aérea em outra OM Av Ex por determinação do CAvEx) seguirão as determinações da U Ae onde executam os seus voos.

e. Todos os voos de emergência (HT Críticas), mesmo os de sua manutenção, só poderão ser realizados em voo de instrução.

f. As U Ae deverão designar um Piloto Instrutor por modelo de Anv como Piloto Padronizador, homologando essa designação em ata do Conselho de Voo da U Ae. Esse PI será o responsável pela padronização de procedimentos relativos à técnica de execução dos voos previstos nos diversos manuais de manobras. O CIAvEx é a Unidade de Padronização da Av Ex, podendo homologar cursos nas demais OM cuja coordenação será do Piloto Padronizador.

g. Somente os Mecânicos de Voo Operacional (**MVO**) possuidores do Curso de Aperfeiçoamento de Sargentos (CAS) e do Curso de Inspetor de Aeronave poderão ser designados Inspetores de Manutenção.

h. As situações não previstas nesta Norma Operacional deverão ser levadas ao Cmt Av Ex para apreciação e decisão.

i. O piloto mais experiente (no modelo) no posto de pilotagem é o responsável por conduzir o processo decisório (gestão de cabine), cabendo-lhe a decisão final quanto à operação e à segurança de voo.

ANEXOS:

A - Programa de Reabilitação de Piloto e de (Re)Habilitação de PI nas Anv HA-1 e HM-1;

B - Programa de Reabilitação de Piloto e de (Re)Habilitação de PI na Anv HM-2;

C - Programa de Reabilitação de Piloto e de (Re)Habilitação de PI na Anv HM-3;

D - Programa de Reabilitação de Piloto e de (Re)Habilitação de PI na Anv HM-4;b) **Aluno (AL)**: é o piloto

E - Programa de (Re)Adaptação à Pilotagem Tática;

F - Programa de (Re)Habilitação e de Elevação de Nível Operacional para Mecânico de Voo Básico (MVB), Mecânico de Voo Operacional (MVO) e Mecânico de Voo Instrutor (MVI);

G - Programa de Habilitação à Anv HM-1;

H - Programa de Habilitação à Anv HM-2;

I - Programa de Habilitação à Anv HM-3;

J - Programa de Habilitação à Anv HM-4; e

K - Quadro das funções a bordo dos Tripulantes Especiais (TE) e de Controle de Tráfego Aéreo (CTA).

Norma Operacional do CAvEx	ANEXO A PROGRAMA DE REABILITAÇÃO DE PILOTO E DE (RE)HABILITAÇÃO DE PI NAS ANV HA-1 E HM-1	N Op/CAvEx 05 2015

MANOBRAS	MISSÕES	Básico		Emergência			Noturno
		01	02	01	02	03	01
COMUM	1. Inspeções	P					P
	2. Partida	P					P
	3. Decolagem vertical	P					P
	4. Táxi	P					P
	5. Decolagem normal / noturna	P					P
	6. Circuito de tráfego	P					P
	7. Aproximação normal / noturna	P					P
	8. Voo pairado	P					P
	9. Manobras de quadrado	P					
	10. Giros	P					
	11. Pouso vertical	P					P
	12. Corte final do motor	P					P
	13. Aproximação de grande ângulo / precisão		P				
	14. Decolagem de máxima performance		P				
	15. Pouso direto		P				
	16. Decolagem direta		P				
	17. Pouso em terreno Acdt / Icn		P				
ANV HA-1	18. Desaceleração sem afundamento	P					
	19. Desaceleração com afundamento	P					
	20. Voo em autorrotação			S/P			
	21. Autorrotação na reta			S/P			
	22. Autorrotação a 90°			S/P			
	23. Autorrotação a 180°			S/P			
	24. Perda do motor no pairado				S/P		
	25. Pouso sem pedal				S/P		
	26. Pane hidráulica				S/P		
	27. Pouso corrido				S/P		
ANV HM-1	18.Estudo e aplicação do P.A. - modo superior - voo sem P.A.		P				
	19. Voo em altitude			S/P			
	20. Voo monomotor em altitude			S/P			
	21. Repartida em voo			S/P			
	22. VNE com e sem potência			S/P			
	23. Voo em autorrotação			S/P			
	24. Pouso corrido				S/P		
	25. Pane de governador				S/P		
	26. Pane de rotor de cauda				S/P		
	27. Panes de motor					S/P	
TEMPO DE MISSÃO		**1.0**	**1.5**	**1.3**	**1.3**	**1.3**	**1.3**

OBSERVAÇÕES:

1. Para a (re)habilitação de **PI**, o “PI instruendo” ocupará a cadeira da esquerda.
2. Voo noturno: em Adrm homologado VVN (Os alunos ocuparão a cadeira da direita).
3. Nos voos de emergência, os **PB** em reabilitação deverão atingir, no mínimo, o nível suficiência (S). Já os **PO** em reabilitação e os **PI** em (re)habilitação deverão atingir o nível proficiência (P).

Norma Operacional do CAvEx	ANEXO B PROGRAMA DE REABILITAÇÃO DE PILOTO E DE (RE)HABILITAÇÃO DE PI NA ANV HM-2	N Op/CAvEx 05 2015

MISSÕES / MANOBRAS	Básico	Emergência		Noturno
	01	01	02	01
1. Planejamento (preparação do cartão de desempenho da aeronave)	P			
2. Inspeções	P			P
3. Partida	P			P
4. Táxi	P			P
5. Decolagem vertical	P			P
6. Decolagem normal / noturna	P			P
7. Circuito de tráfego	P			P
8. Aproximação normal / noturna	P			P
9. Voo pairado	P			P
10. Manobras de quadrado	P			P
11. Giros	P			P
12. Pouso vertical	P			P
13. Aproximação de grande ângulo / precisão	P			
14. Decolagem de máxima performance	P			
15. Pouso direto	P			
16. Decolagem direta	P			
17. Pouso em terreno Acdt / Icn	P			
18. Pouso corrido	P			
19. Corte final do motor	P			P
20. Pane de motor no pairado DES		S/P		
21. Pane de motor no pairado FES		S/P		
22. Pane de motor em voo		S/P		
23. Voo monomotor em altitude		S/P		
24. Lockout do DEC			S/P	
25. Pane de estabilizador			S/P	
26. Voo em autorrotação			S/P	
27. Pane de AFCS			S/P	
TEMPO DE MISSÃO	**1.5**	**1.3**	**1.3**	**1.3**

OBSERVAÇÕES:

1. Para a (re)habilitação de PI, o instruendo ocupará a cadeira da esquerda.
2. Voo noturno: em Adrm homologado VVN (Os alunos ocuparão a cadeira da direita).
3. Nos voos de emergência, os **PB** em reabilitação deverão atingir, no mínimo, o nível suficiência (S). Já os **PO** em reabilitação e os **PI** em (re)habilitação deverão atingir o nível proficiência (P).

Norma Operacional do CAvEx	ANEXO C PROGRAMA DE REABILITAÇÃO DE PILOTO E DE (RE)HABILITAÇÃO DE PI NA ANV HM-3	N Op/CAvEx 05 2015

MISSÕES / MANOBRAS	Básico		Emergência				Noturno
	01	02	01	02	03	04	01
1. Planejamento	P						
2. Inspeções	P						P
3. Partida Normal e Clima Quente	P						P
4. Táxi	P						P
5. Decolagem Vertical	P						P
6. Voo Pairado	P						P
7. Decolagem Cat B Normal	P						
8. Decolagem Cat B Curta	P						P
9. Decolagem Direta	P						
10. Circuito de Tráfego	P						P
11. Aproximação Normal	P						P
12. Pouso	P						P
13. Giros	P						
14. Manobras de Quadrado	P						
15. Voo com PA (Estudo/Aplicação)	P						
16. Voo sem PA	P						
17. Corte Final dos Motores	P						P
18. Partida com Vento Forte		P					
19. Decolagem Cat ALFA Curta		P					
20. Decolagem Cat ALFA Normal		P					
21. Decolagem Cat ALFA Pontual		P					
22. Decolagem de Máxima		P					
23. Manobras em Voo		P					
24. Aproximação de Precisão		P					P
25. Pouso Direto		P					
26. Pouso Terreno Inclinado / Acdt		P					
27. Voo em Altitude			S/P				
28. Voo Monomotor			S/P				
29. Repartida em Voo			S/P				
30. VNE sem e com Potência			S/P				
31. Autorrotação			S/P				
32. Partida Manual				S/P			
33. Pouso Corrido				S/P			
34. Pouso sem Pedal				S/P			
35. Pouso c/ P.A. Degradado				S/P			
36. Panes de Motor em Cat BRAVO					S/P		
37. Panes de Motor em Cat ALFA						S/P	
38. Voo Noturno na TMA							P
TEMPO DE MISSÃO	**1.0**	**1.0**	**1.3**	**1.3**	**1.3**	**1.3**	**1.0**

OBSERVAÇÕES:

1. Para a (re)habilitação de PI, o instruendo ocupará a cadeira da esquerda.
2. Vôo noturno: em Adrm homologado VVN (Os alunos ocuparão a cadeira da direita).
3. Nos voos de emergência, os **PB** em reabilitação deverão atingir, no mínimo, o nível suficiência (S). Já os **PO** em reabilitação e os **PI** em (re)habilitação deverão atingir o nível proficiência (P).

Norma Operacional do CAvEx	ANEXO D PROGRAMA DE REABILITAÇÃO DE PILOTO E DE (RE)HABILITAÇÃO DE PI NA ANV HM-4	N Op/CAvEx 05 2015

MISSÕES / MANOBRAS	Básico		Emergência				Noturno
	01	02	01	02	03	04	01
1. Planejamento	P						
2. Inspeções	P						P
3. Partida Normal	P						P
4. Táxi	P						P
5. Decolagem Vertical	P						P
6. Voo Pairado	P						P
7. Decolagem Cat B	P						P
8. Decolagem Direta	P						
9. Circuito de Tráfego	P						P
10. Aproximação Normal	P						P
11. Pouso	P						P
12. Giros	P						
13. Manobras de Quadrado	P						
14. Voo com PA (Estudo/Aplicação)	P						
15.Voo sem PA	P						
16. Corte Final dos Motores	P						P
17. Partida com Vento Forte		P					
18. Decolagem Cat ALFA		P					
19. Decolagem Cat ALFA Pontual		P					
20. Decolagem de Máxima		P					
21. Manobras em Voo		P					
22. Aproximação de Precisão		P					P
23. Pouso Direto		P					
24. Pouso Terreno Inclinado / Acdt		P					
25. Voo em Altitude			S/P				
26. Voo Monomotor			S/P				
27. Repartida em Voo			S/P				
28. VNE sem e com Potência			S/P				
29. Autorrotação			S/P				
30. Pouso Corrido				S/P			
31. Pouso sem Pedal				S/P			
32. Pouso c/ P.A. Degradado				S/P			
33. Falhas nos sistemas				S/P			
34. Panes de Motor em Cat BRAVO					S/P		
35. Panes de Motor em Cat ALFA						S/P	
36. Voo Noturno na TMA							P
TEMPO DE MISSÃO	**1.0**	**1.0**	**1.3**	**1.3**	**1.5**	**1.5**	**1.0**

OBSERVAÇÕES:

1. Para a (re)habilitação de PI, o instruendo ocupará a cadeira da esquerda.
2. Voo noturno: em Adrm homologado VVN (Os alunos ocuparão a cadeira da direita).
3. Nos voos de emergência, os **PB** em reabilitação deverão atingir, no mínimo, o nível suficiência (S). Já os **PO** em reabilitação e os **PI** em (re)habilitação deverão atingir o nível proficiência (P).

Norma Operacional do CAvEx	ANEXO E PROGRAMA DE (RE)ADAPTAÇÃO À PILOTAGEM TÁTICA	N Op/CAvEx 05 2015

MANOBRAS \ MISSÕES	Pilotagem Tática			VVNC
	01	**02**	**03**	**01**
1. Translação lenta	P			
2. Translação rápida	P			
3. Desaceleração rápida em descida	P			
4. Curvas a baixa altura	P			
5. Decolagem em linha reta	P			
6. Decolagem tática em U	P			
7. Slalom (zigzag)	P			
8. Parada rápida na reta	P			
9. Parada rápida a 90°		P		
10. Parada rápida a 360°		P		
11. PTU 80/100 kt - 200/100 pés		P		
12. PTO 80 kt/100 - 200/100 pés		P		
13. Ultr Obt por baixo e por cima		P		
14. Cheque de potência no vôo tático		P		
15. Pista de Pilotagem Tática			P	
16. Decolagem vertical				P
17. Táxi				P
18. Vôo pairado				P
19. Decolagem noturna				P
20. Entrada direta				P
21. Entrada 90º				P
22. Aproximação noturna para balizamento tático				P
23. Pouso vertical				P
TEMPO DE MISSÃO	**1.5**	**1.5**	**1.0**	**1.3**

OBSERVAÇÕES :

1. O aluno ocupará sempre a cadeira da direita.
2. Para a (re)adaptação de um **PI**, o "PI instruendo" ocupará a cadeira da esquerda.
3. Para o voo noturno com balizamento tático, no caso do 1P, os alunos ocuparão a cadeira da direita. No entanto, para a recuperação da HT na função de 2P, este ocupará a cadeira da esquerda.

Norma Operacional do CAvEx	ANEXO F PROGRAMA DE (RE)HABILITAÇÃO E DE ELEVAÇÃO DE NÍVEL OPERACIONAL PARA MVB, MVO E MVI	N Op/CAvEx 05 2015

MISSÕES	Níveis Operacionais						
	MVB			MVO			MVI
1. Inspeções pré, inter e pós voo	F/T	S	P	-			P
2. Voo básico	F/T	S	P	-			P
3. Área restrita	F/T	S	P	P			P
4. Noturno em aeródromo	F/T	S	P	P			P
5. Emergências pane de turbina	F/T	S	P	P			P
6. Pouso de assalto	-			F/T	P	-	P
7. Heliponto elevado	-			F/T	S	P	P
8. Gancho	-			F/T	S	P	P
9. Guincho	-			F/T	S	P	P
10. Rapel	-			F/T	S	P	P
11. Mac Guire	-			F/T	S	P	P
12. Desova n' água	-			F/T	P	-	P
13. Noturno ZPH / Blz Tat	-			F/T	P	-	P

OBSERVAÇÕES:

1. Para a habilitação a um novo modelo o mecânico deverá cumprir as missões referentes ao Nível Operacional MVB.
2. Para reabilitação o mecânico deverá cumprir as missões nº 1, 2, 3 e 4 no nível proficiência (P).

Norma Operacional do CAvEx	ANEXO G PROGRAMA DE HABILITAÇÃO À ANV HM-1	N Op/CAvEx 05 2015

Manobras / Missão	01	02	03	04	05	06	07	08	09
01. Planejamento	P								
02. Inspeções	P								S/P
03. Partida	F/T	S/P							S/P
04. Táxi	F/T	S/P							S/P
05. Decolagem Vertical	F/T	S/P							S/P
06. Voo Pairado	F/T	S/P							S/P
07. Decolagem Normal / Noturna	F/T	S/P							S/P
08. Manobras em Voo	F/T	S/P							
09. Aproximação Normal / Noturna	F/T	S/P							S/P
10. Pouso	F/T	S/P							S/P
11. Circuito de Tráfego	F/T	S/P							S/P
12. Giros	F/T	S/P							
13. Manobras de Quadrado	F/T	S/P							
14. Corte Final dos Motores	F/T	S/P							S/P
15. Piloto Automático									
a. Estudo/Aplicação	F/T	S/P							
b. Voo sem P.A.	F/T	S/P							
c. Modos Superiores		F/T	S/P						
16. Voo em Altitude			F/T/S						
17. Voo Monomotor			F/T/S						
18. Repartida em Voo			F/T/S						
19. Autorrotação			F/T/S						
20. V.N.E.									
a. Sem Potência			F/T/S						
b. Com Potência			F/T/S						
21. Circuito de Pouso de Precisão				F/T/S/P					
22. Decolagem de Máxima Performance				F/T/S/P					
23. Pane de Governador				F/T/S					
24. Pouso Corrido					F/T	S			
25. Pane de Rotor de Cauda					F/T	S			
26. Panes de Motor									
a. Pairado DES							F/T	S	
b. VI > 40 Kt							F/T	S	
c. VI < 40 Kt							F/T	S	
d. Para o Pouso							F/T	S	
e. Pairado FES							F/T	S	
27. Radar Meteorológico			F	T	S	P	P	P	
TEMPO DE MISSÃO	**1.2**	**1.2**	**1.2**	**1.2**	**1.2**	**1.2**	**1.2**	**1.2**	**1.2**

OBSERVAÇÃO:

- a missão nº 09 é noturna em aeródromo (VVN).

Norma Operacional do CAvEx	ANEXO H PROGRAMA DE HABILITAÇÃO À ANV HM-2	N Op/CAvEx 05 2015

Manobras / Missão	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11
1. Planejamento (preparação do cartão de desempenho da aeronave)	F/T	S	S	P							P
2. Inspeções	F/T	S	S	P							F/T
3. Partida	F/T	S	S	P							F/T
4. Táxi	F/T	S	S	P							F/T
5. Decolagem vertical	F/T	S	S	P							F/T
6. Voo pairado	F/T	S	S	P							F/T
7. Decolagem normal / noturna	F/T	S	S	P							F/T
8. Manobras em voo	F/T	S	S	P							F/T
9. Aproximação normal / noturna	F/T	S	S	P							F/T
10. Pouso vertical	F/T	S	S	P							F/T
11. Pouso corrido	F/T	S	S	P							F/T
12. Giro no ponto	F/T	S	S	P							
13. Manobras de quadrado	F/T	S	S	P							
14. Corte final dos motores	F/T	S	S	P							F/T
15. Pane de estabilizador					F/T	S	P				
16. Pane de motor em vôo					F/T	S	P				
17. Pane de AFCS					F/T	S	S	P			
18. Pane de motor no pairado DES					F/T	S	S	P			
19. Pane de motor no pairado FES					F/T	S	S	P			
20. Lockout do DEC					F/T	S	S	P			
21. Voo monomotor em altitude							F/T	S/P			
22. Autorrotação							F/T	S/P			
23. Decolagem direta									F/T	S/P	
24. Decolagem de máxima performance									F/T	S/P	
25. Aproximação de grande ângulo									F/T	S/P	
26. Pouso direto									F/T	S/P	
TEMPO DE MISSÃO	**1.3**	**1.3**	**1.3**	**1.3**	**1.3**	**1.3**	**1.3**	**1.3**	**1.3**	**1.3**	**1.5**

OBSERVAÇÃO:

- a missão nº 11 é noturna em aeródromo (VVN).

Norma Operacional do CAvEx	ANEXO I PROGRAMA DE HABILITAÇÃO À ANV HM-3	N Op/CAvEx 05 2015

Manobras / Missão	01	02	03	04	05	06	07	08
01. Planejamento	F/T	S/P						
02. Inspeções	F/T	S/P						S/P
03. Partida Normal	F/T							S/P
04. Partida em Clima Quente		S/P						S/P
05. Táxi	F/T	S/P						S/P
06. Decolagem Vertical	F/T	S/P						S/P
07. Voo Pairado	F/T	S/P						S/P
08. Decolagem Cat B Normal	F/T	S/P						
09. Decolagem Cat B Curta	F/T	S/P						S/P
10. Decolagem Direta	F/T	S/P						
11. Circuito de Tráfego	F/T	S/P						S/P
12. Aproximação Normal	F/T	S/P						S/P
13. Pouso	F/T	S/P						S/P
14. Giros	F/T	S/P						
15. Manobras de Quadrado	F/T	S/P						
16. Voo com PA (Estudo/Aplicação)	F/T	S/P						
17. Voo sem PA	F/T	S/P						
18. Corte Final dos Motores	F/T	S/P						S/P
19. Partida com Vento Forte			S/P					
20. Decolagem Cat ALFA Curta			S/P					
21. Decolagem Cat ALFA Normal			S/P					
22. Decolagem Cat ALFA Pontual			S/P					
23. Decolagem de Máxima			S/P					
24. Manobras em Voo			S/P					
25. Aproximação de Precisão			S/P					S/P
26. Pouso Direto			S/P					
27. Pouso Terreno Inclinado / Acdt			S/P					
28. Voo em Altitude				T/S				
29. Voo Monomotor				T/S				
30. Repartida em Voo				T/S				
31. VNE sem e com Potência				T/S				
32. Autorrotação				T/S				
33. Partida Manual					T/S			
34. Pouso Corrido					T/S			
35. Pouso sem Pedal					T/S			
36. Pouso c/ P.A. Degradado					T/S			
37. Panes de Motor em Cat BRAVO						T/S		
38. Panes de Motor em Cat ALFA							T/S	
TEMPO DE MISSÃO	**1.0**	**1.0**	**1.0**	**1.3**	**1.3**	**1.3**	**1.5**	**1.3**

OBSERVAÇÃO:

- a missão nº 08 é noturna em aeródromo (VVN).

Norma Operacional do CAvEx	ANEXO J PROGRAMA DE HABILITAÇÃO À ANV HM-4	N Op/CAvEx 05 2015

Manobras / Missão	01	02	03	04	05	06	07	08
1. Planejamento	F/T	S/P						
2. Inspeções	F/T	S/P						S/P
3. Partida Normal	F/T	S/P						S/P
4. Táxi	F/T	S/P						S/P
5. Decolagem Vertical	F/T	S/P						S/P
6. Voo Pairado	F/T	S/P						S/P
7. Decolagem Cat B	F/T	S/P						S/P
8. Decolagem Direta	F/T	S/P						
9. Circuito de Tráfego	F/T	S/P						S/P
10. Aproximação Normal	F/T	S/P						S/P
11. Pouso	F/T	S/P						S/P
12. Giros	F/T	S/P						
13. Manobras de Quadrado	F/T	S/P						
14. Voo com PA (Estudo/Aplicação)	F/T	S/P						
15. Voo sem PA	F/T	S/P						
16. Corte Final dos Motores	F/T	S/P						S/P
17. Partida com Vento Forte			S/P					
18. Decolagem Cat ALFA			S/P					
19. Decolagem Cat ALFA Pontual			S/P					
20. Decolagem de Máxima			S/P					
21. Manobras em Voo			S/P					
22. Aproximação de Precisão			S/P					S/P
23. Pouso Direto			S/P					
24. Pouso Terreno Inclinado / Acdt			S/P					
25. Voo em Altitude				T/S				
26. Voo Monomotor				T/S				
27. Repartida em Voo				T/S				
28. VNE sem e com Potência				T/S				
29. Autorrotação				T/S				
30. Pouso Corrido					T/S			
31. Pouso sem Pedal					T/S			
32. Pouso c/ P.A. Degradado					T/S			
33. Falhas nos sistemas					T/S			
34. Panes de Motor em Cat BRAVO						T/S		
35. Panes de Motor em Cat ALFA							T/S	
TEMPO DE MISSÃO	**1.0**	**1.0**	**1.0**	**1.3**	**1.3**	**1.5**	**1.5**	**1.0**

OBSERVAÇÃO:

- a missão nº 08 é noturna em aeródromo (VVN).

OFICIAIS	
TE	
Função	**Requisitos (1)**
Gerente de manutenção de aeronave ou de aviônico	Possuir o curso de gerente de manutenção de aeronave ou de aviônico no CIAvEx ou seus equivalentes na MB ou na FAB.
Gerente administrativo	Possuir o curso de gerente administrativo no CIAvEx ou seus equivalentes na MB ou na FAB.
Engenheiro de aviação	Integrar o QEM e possuir curso ou estágio da aérea aeronáutica realizados na FAB ou MB.
Médico de aviação	Possuir curso de medicina aeroespacial na FAB ou na MB.
Psicólogo de aviação	Possuir curso de psicologia de aviação na FAB ou na MB.
Especialista de busca e salvamento (SAR)	Possuir curso de busca e salvamento (SAR) no CIAvEx ou seus equivalentes na MB ou na FAB.
Coordenador de salvamento e resgate (SAR 001)	Possuir curso de coordenação de salvamento e resgate (SAR 001) na FAB (2)
Supervisor	Possuir curso de especialização em aviação no CIAvEx ou seus equivalentes na FAB ou na MB. (3)
CTA	
Supervisor	Possuir curso de especialização em aviação no CIAvEx ou seus equivalentes na FAB ou na MB. (3)
PRAÇAS (6)	
TE	
Mecânico de manutenção de aeronave, de aviônico ou de armamento aéreo	Possuir curso de mecânico de manutenção de aeronave, de aviônico ou de armamento aéreo no CIAvEx ou seus equivalentes na MB ou na FAB ou, se temporário, possuir estágio no CIAvEx.
Especialista em transporte aéreo e suprimento de aviação (TASA)	Possuir o curso de transporte aéreo e suprimento de aviação (TASA) no CIAvEx ou seus equivalentes na MB ou na FAB.
Especialista de salvamento e resgate (SAR)	Possuir curso de busca e salvamento (SAR) no CIAvEx ou seus equivalentes na MB ou na FAB.
Coordenador de salvamento e resgate (SAR 001)	Possuir curso de coordenação de salvamento e resgate (SAR 001) na FAB. (4)
Especialista em contraincêndio e salvamento (CECIS/CBBA)	Possuir curso de especialização em contraincêndio e salvamento (CECIS) ou curso básico de bombeiro de aviação (CBBA), ambos na FAB. (4)
Auxiliar SAR	Possuir curso ou treinamento específico de salvamento e resgate (SAR) ministrado pelas OM Av Ex. (5)
PRAÇAS	
TE	
Função	**Requisitos (1)**
Auxiliar TASA	Possuir curso ou treinamento específico de transporte aéreo e suprimento de aviação (TASA) ministrado pelas OM Av Ex. (5)
CTA	
Controlador	Possuir o curso de controlador de tráfego aéreo na FAB ou no CIAvEx.
Meteorologista	Possuir o curso de meteorologista na FAB ou no CIAvEx.
Informador aeronáutico (AIS/BCO/OEA)	Possuir o curso de informações aeronáuticas, comunicações aeronáuticas ou de operador de estação aeronáutica na FAB ou no CIAvEx.

Observações:

(1) Para cumprimento do Plano de Provas todos os especialistas tripulantes especiais e de controle de tráfego aéreo deverão atender às condições previstas no art. 7º da Portaria nº 541-Cmt Ex, de 1º JUL 13, e não poderão estar afastados da atividade aérea por deliberação de Conselho de Voo.

(2) Essa função será desempenhada cumulativamente por especialista piloto, gerente ou SAR, ressalvado o direito dos demais oficiais que, regularmente designados, hajam concluído o curso SAR 001 até 31 DEZ 14.

(3) Essa função será desempenhada por oficiais oriundos dos quadros de praças especialistas em aviação, na especialidade respectiva.

(4) Essa função será desempenhada cumulativamente por especialistas SAR, ressalvado o direito das demais praças que, regularmente designadas, hajam concluído os referidos cursos até 31 DEZ 14.

(5) Essa função será desempenhada por sargento do Quadro Especial, cabo ou soldado.

(6) Os integrantes das QMS Av Ap ou Av Mnt não especializados poderão cumprir o Plano de Provas, desde que não tenham deixado de realizar curso de especialização em aviação regularmente disponibilizado ou que, por qualquer motivo, não o tenham concluído com aproveitamento. A recusa em realizar especialização ficará caracterizada no momento em que o militar, satisfazendo os requisitos necessários, deixar de requerer a oportuna inscrição para seleção correspondente. Esse fato deverá ser certificado pela respectiva OM, publicado em boletim interno e transcrito nos assentamentos do militar, apontando-se a mencionada consequência.